

Vortrag zum Thema

Rückstellungen für Umweltverpflichtungen

von

Claudia Henke-Röseler

und

Dres Schultz

Fahrplan

- Einleitung
- Begriffsdefinitionen
- Erläuterung am Beispiel
Altauto Verordnung
 - › Ansatzmöglichkeit
 - › Bewertung
 - › Auflösung
- Gründe
 - › wirtschaftliche
 - › politische
- Resümee

Einleitung

Begrüßung

Vorstellung der Vortragenden kann unterbleiben, denn man kennt sich ja

Fragen im Anschluss des Vortrages

Das „Handout“ wird nach dem Vortrag ausgegeben. Im „Handout“ sind noch zusätzliche Beispiele enthalten. Wegen der zeitlichen Befristung dieses Vortrages kann nicht auf jedes Beispiel eingegangen werden. Falls nach dem eingehenden Lesen des „Handouts“ noch Fragen auftauchen, stehen wir gerne bereit diese aus dem Weg zu räumen.

Präsentation der Gliederung

Überleitung zum eigentlichen Vortrag

Begriffsdefinitionen:

Rückstellung:

Allgemein:

Grundlage für die Bildung von Rückstellungen ist der Vorsichtsgrundsatz, wie er sich besonders aus § 252 I Nr.4 HGB ergibt.

Gem. § 249 I HGB sind Rückstellungen zu bilden für:

- Ungewisse Verbindlichkeiten
- Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften
- Im Geschäftsjahr unterlassene Instandhaltungsaufwendungen, die im folgenden Geschäftsjahr innerhalb von 3 Monaten nachgeholt werden
- Im Geschäftsjahr unterlassene Abraumbeseitigungsaufwendungen, die im folgenden Geschäftsjahr nachgeholt werden
- Kulanzleistungen

Eine Rückstellung ist grundsätzlich erst einmal eine Verbindlichkeit, also ein passives Bestandskonto.

Bedingung für die Bildung einer Rückstellung ist, dass zumindest ungewiss ist in welcher Höhe die Verbindlichkeit entsteht. Daneben kann es weitere Ungewissheiten geben, z.B. ob der Aufwand überhaupt entsteht, wann die Zahlung zu leisten ist, usw.

Aufgrund des Realisationsprinzips ist die Rückstellung für das Jahr zu bilden, in dem die Kausalität für die Aufwendung zu suchen ist. Die Verpflichtung zur Zahlung muss in diesem Jahr bereits eingetreten sein (sog. konkrete Leistungspflicht).

Ungewiss:

Als **Ungewissheit** bezeichnet man einen Mangel an **Wissen**, der bewusst wahrgenommen wird (Wikipedia Stichwort "Ungewissheit").

Letzthalter:

Person, die ein Fahrzeug letztmalig zum Straßenverkehr zugelassen hat. Zulassungstechnisch spricht man von der endgültigen Stilllegung.

Umweltverpflichtungen:

(Umweltpflichten)

Eine Umweltverpflichtung, oder auch Umweltpflicht, bedeutet einen Schaden von der Umwelt abzuwenden oder für dessen Wiedergutmachung herangezogen zu werden. Zur Verpflichtung wird es dadurch, dass dies nicht freiwillig geschieht, sondern aufgrund eines Gesetzes oder einer Verordnung.

Zu unterscheiden ist diesbezüglich nach :

- Anpassungspflichten
- Inspektionsverpflichtungen
- Pflichten zur Beseitigung s.g. Altlasten und zur Abwehr hieraus drohender Gefahren
- Pflichten zur Rekultivierung und Entsorgung nach dem AbfG oder nach entsprechenden Spezialgesetzen, z.B. AtomG, AltautoV
- Schadenersatzpflichten

Die Erläuterung soll anhand eines Beispiels aus dem Bereich der Pflicht zur Entsorgung nach einem Spezialgesetz (siehe 4. Aufzählungszeichen) dargestellt werden; in diesem Fall anhand der AltautoVerordnung.

Erläuterung am Beispiel Altauto-Verordnung

Ansatzmöglichkeiten:

Mit dem Altfahrzeug-Gesetz wird die EU-Altfahrzeug-Richtlinie vom September 2000 in deutsches Recht umgesetzt. Durch das Altfahrzeug-Gesetz wurde die 1998 in Kraft getretene Altauto-Verordnung geändert. Hersteller und Importeure sind jetzt durch die Altauto-Verordnung zur Rücknahme ihrer in Verkehr gebrachten Altfahrzeuge verpflichtet.

Letzthalter von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen haben dadurch die Möglichkeit, ihre Schrottautos kostenlos an den Hersteller oder Importeur zurückzugeben. Für bereits im Verkehr befindliche Fahrzeuge gilt dies ab dem Januar 2007, für Fahrzeuge, die nach Inkrafttreten des Gesetzes am 1. Juli 2002 neu auf den Markt gekommen sind, gilt dies sofort.

Von der kostenlosen Rücknahme ausgenommen sind lediglich Altfahrzeuge, bei denen wesentliche Bauteile oder Komponenten entnommen wurden oder die nicht mindestens einen Monat vor der Stilllegung in Deutschland zugelassen waren. Hierbei ist insgesamt noch strittig, wann von wesentlichen Komponenten zu sprechen ist.

Die Wirtschaftsbeteiligten - d.h. Hersteller, Importeure und Entsorgungswirtschaft - haben gemeinsam sicherzustellen, dass ab 2006 mindestens 85 % des durchschnittlichen Gewichts eines Altfahrzeugs verwertet und mindestens 80 % stofflich verwertet oder wieder verwendet werden. Dieser Anteil wird im Laufe der Jahre ansteigen.

Die aus diesem Umstand erwachsenden Kosten sind von dem Hersteller bzw. Importeur zu tragen. Daher ist eine Rückstellung zu bilden.

Diese Rückstellungen gehören nach handelsrechtlichen Einstufungen in die Kategorie „Rückstellungen für ungewisse Verbindlichkeiten“ (§249 (1) Satz1 HGB). Bilanztechnisch stellt sie eine sonstige Rückstellung dar. In Bezug auf die Umweltverpflichtung handelt es sich um die „Entsorgungspflichten aufgrund eines Spezialgesetzes“.

Die Bildung der Rückstellung geschieht auf Grund einer öffentlich-rechtlichen Verpflichtung, hier der Altauto-Verordnung (Prüfungspkt. R 31c (2) Nr.1 EStR).

Ungewiss ist im Zusammenhang mit der Altauto-Verordnung der Zeitpunkt und die Höhe. Fraglich ist auch, ob überhaupt der Fall eintritt. In der Autoindustrie sind bereits Überlegungen in Gang die Verwertung so zu vereinfachen, dass die Autoverwerter das Fahrzeug so profitabel verwerten können, dass es ihnen möglich ist dem Letzthalter das Fahrzeug ab zu kaufen. Dadurch spart der Hersteller die Entsorgungskosten. Auch soll der Anteil an Rezyklaten (Aufgearbeitete Gebrauchtteile z.B. Lichtmaschine, Anlasser, etc) bei den Bauteilen neuer Fahrzeuge erhöht werden, um so die Nachfrage nach Gebrauchtteilen zu fördern und damit den Wert der Alteile zu erhöhen (Papier der Firma „Audi – VAG Gruppe“). Merkwürdig ist nur, dass die Hersteller erst jetzt diese Bemühungen starten...

Aufgrund der Altautoverordnung ist bereits durch das In-Verkehr-Bringen der Tatbestand erfüllt, der Grundlage für die Verpflichtung ist (Prüfungspkt. R 31c (2) Nr.2 EStR).

Aller Voraussicht nach werden die Letzthalter von dieser Möglichkeit Gebrauch machen, da nach heutigem Stand die Entsorgung eines Altautos den Letzthalter finanziell belastet (Prüfungspkt. R 31c (2) Nr. 3 EStR).

Merkposten:

rechtliches Entstehen R 31c (3) S. 2 EStR

hinreichend konkretisiert → Altautoverordnung (Gesetzeskraft)

Es werden die Fälle des In-Verkehr-Bringen von Fahrzeugen vor und nach dem 01.07.2002 unterschieden.

In-Verkehr-Bringen nach dem Stichtag

Für Verpflichtungen zur Rücknahme und Verwertung von Altfahrzeugen nach den §§ 3 bis 5 der Altfahrzeug-Verordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. Juni 2002 (BGBl. I S. 2214) sind Rückstellungen hinsichtlich der bis zum jeweiligen Abschlussstichtag in Verkehr gebrachten Fahrzeuge erstmals im Jahresabschluss für das nach dem 26. April 2002 endende Geschäftsjahr zu bilden. Diese sind sowohl handelsrechtlich als auch steuerrechtlich sofort, also im Geschäftsjahr des In-Verkehr-Bringen, zu bilden. Dies resultiert aus dem Umstand, dass das Fahrzeug nur einmal verkauft wird und entgegen der Annahme im § 6 (1) Nr. 3a Bst. d) S. 1 EStG der Ertrag aus dem Fahrzeug nicht laufend zu fließt; eine ratierliche Ansammlung scheidet daher aus.

Diese Rückstellung ist gemäß §6(1) Nr.3a Buchstabe e) abzuzinsen. Es ist hierbei der Zeitraum zwischen Bilanzstichtag und dem Beginn der Verpflichtung, hier dem (geschätzten) Jahr der Entsorgung, zugrunde zulegen; also die Lebenszeit des Fahrzeuges. Diese unterscheidet sich de facto von der steuerlichen Fiktion zu AfA Zwecken (derzeit 6 Jahre Nutzungsdauer). Da es in diesem Zusammenhang noch keine höchst richterliche Rechtsprechung gibt, ist hierbei eine sachgerechte Schätzung vorzunehmen. Genaue Tabellen sind hier bisher nicht gegeben. Ich gehe davon aus, dass diese Lebenszeit eines Fahrzeuges zu nicht unerheblichem Teil vom Hersteller abhängt und im Bereich von 10 bis 15 Jahren zu suchen ist.

In-Verkehr-Bringen vor dem Stichtag

Für die Verpflichtung zur Rücknahme von Fahrzeugen die vor dem Stichtag in Verkehr gebracht wurden ist gemäß §6 (1) Nr.3a Buchstabe d) Satz 2 EStG Rückstellungen zeitanteilig in gleichen Jahresraten anzusammeln (ratierliche Rückstellung). Der Zeitraum endet zum 31.12.2006 gemäß Art. 53 (2) Sätze 1+2 EGHGB.

Für diese Rückstellungen gilt die Abzinsung aus §6 (1) Nr.3a Buchstabe e) EStG nicht.
(vgl §6 (1) Nr.3a Buchstabe d) Satz 2 EStG)

Bewertung:

Rückstellungen sind in der Handelsbilanz grundsätzlich mit dem nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Betrag anzusetzen (§ 253 Abs. 1 Satz 2 HGB).

Die Höhe der auszuweisenden Verbindlichkeit hat der am Bilanzstichtag bestmöglichen Schätzung der zur Abgeltung der Verpflichtung erforderlichen Aufwendungen zu entsprechen, wobei die bestehende Situation zugrunde zu legen ist und zukünftige Entwicklungen in technischer und gesetzgeberischer Hinsicht nach Maßgabe der Wahrscheinlichkeit ihres Eintretens zu berücksichtigen sind.

Die Höhe des Aufwandes lässt sich in aller Regel relativ verlässlich schätzen. Es ist dabei allerdings zu berücksichtigen, dass die Erträge aus der Verwertung, hauptsächlich das Metall, welches etwa 55-60 % der Altfahrzeugmasse ausmacht, gegen zurechnen sind (vgl. hierzu auch §6 (1) Nr.3a Buchst. c) EStG).

Erfahrungen aus gleichartigen Verpflichtungen könnte man höchstens in Anlehnung an die bisher von Endverbrauchern zu zahlenden Beträge schätzen. Diese Basis ist allerdings zu hoch, da ein Endverbraucher in aller Regel wesentlich mehr zu zahlen hat als ein Unternehmen, welches die selbe Leistung einkauft. Ansonsten ist der Fall der kostenlosen Entsorgung wahrscheinlich noch nicht allzu häufig eingetreten.

Einen allgemein verbindlichen Betrag zu finden wird schwierig sein, da die Kosten für eine Fahrzeugentsorgung zum jetzigen Zeitpunkt selbst innerhalb Schleswig-Holsteins stärkeren regionalen Schwankungen unterworfen sind.

Auch ist zu berücksichtigen, dass mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht mit einem 100%igen Rücklauf zu rechnen ist. Zum Einen, wie bereits erwähnt, aufgrund der Initiative der Fahrzeugindustrie. Zum Anderen aufgrund des doch relativ hohen Schrottwertes bezogen auf die Gebrauchtersatzteile (auch heute schon!).

Beispiel:

Ein relativ neuer PKW (2 Jahre 30000KM) mit Turbo Motor hat einen Unfallschaden. Dieser führt zu einem Totalschaden. Die Fahrzeugbasis ist nicht mehr zu retten. Allerdings sind noch einige Anbauteile des Motors verwendbar. Ein neuer Turbolader hat einen Endkundenpreis von ca. 3000,-, so dass das Gebrauchtteil aus dem Unfallwagen i.d.R. noch für mindestens 1000,- zu veräußern ist.

Ebenso aufgrund der gestiegenen Metallpreise. Zitat eines der Gebrüder Kiesow – Kiesow Autoverwertung „Das ist kein Schrott. Das ist bares Geld!“

(Übrigens hat die Firma Kiesow bis Mitte der 90er für das Anliefern eines Altfahrzeuges bezahlt. Seit bestehen der ersten Altautoverordnung und der damit verbundenen Verpflichtung für Fahrzeughalter einen Entsorgungsnachweis bei der endgültigen Stilllegung beizubringen, kostete es plötzlich Geld das Fahrzeug entsorgen zu lassen – Ein Schelm, wer böses dabei denkt... ;-)

Desweiteren ist zu berücksichtigen, dass ein nicht unerheblicher Anteil der alten, bei uns schrottreifen Fahrzeuge in das Ausland exportiert wird; bevorzugt nach Afrika und Osteuropa / Russland.

Dies alles verringert den zu erwartenden Rücklauf nachhaltig.

Beispiel für die Bewertung von Rückstellungen nach dem 01.07.2002 in Verkehr gebrachter Fahrzeuge:

Sachverhalt:

Fahrzeughersteller X hat 1000 Fahrzeuge im Jahr 2003 in Verkehr gebracht. Die zutreffend geschätzte Lebensdauer beträgt 10 Jahre. Es ist davon auszugehen, dass 300 Fahrzeuge von externen Verwertern aufgekauft werden. Die folgenden Kosten werden pro Fahrzeug veranschlagt.

Entsorgungskosten werden zutreffend auf 800,- € geschätzt. Der Metallwert ist erfahrungsgemäß mit ca. 300,- € anzusetzen. Die noch nutzbaren Gebrauchtteile werden mit 350,- € veranschlagt.

Die zu erwartende Belastung beträgt	800,-
Davon abzuziehen gemäß §6(1) Nr.3a Bst. c)	
Metallerlös	300,-
Erlös aus Gebrauchtteilen	<u>350,-</u>
Verbleibender Aufwand je Fahrzeug	<u>150,-</u>

Da erwartungsgemäß 300 Fahrzeuge nicht zu entsorgen sind ist dieser Betrag mit 700 zu multiplizieren. Produkt hieraus: 105.000,-

Dieser Betrag ist gemäß §6 (1) Nr.3a Bst. e) EStG abzuzinsen mit 5,5 %.

Daraus folgt für den erwarteten Zeitraum von 10 Jahren ein Bilanzansatz in Höhe von:

	105.000,- €
X Faktor aus Anh. 10 Tab 1 Laufzeit 10 Jahre	<u>0,585</u>
des ErbSt-Handbuches.	
Als Aufwand zu berücksichtigender Betrag	61.425,- €
für die Rückstellung.	

Beispiel für die Bewertung von Rückstellungen vor dem 01.07.2002 in Verkehr gebrachter Fahrzeuge:

Sachverhalt:

Importeur V hat 1000 Fahrzeuge im Jahr 2001 in den Verkehr gebracht. Die zum Jahresabschluss 2002 zutreffend geschätzte Restlebensdauer beträgt 9 Jahre (Lebensdauer gesamt 10 Jahre). Es ist davon auszugehen, dass 300 Fahrzeuge von externen Verwertern aufgekauft bzw. exportiert werden. Für das Jahr 2002 ist zulässiger Weise eine Rückstellung zu bilden.

Die folgenden Kosten werden pro Fahrzeug veranschlagt:

Entsorgungskosten werden zutreffend auf 800,- € geschätzt.

Der Metallwert ist erfahrungsgemäß mit ca. 300,- € anzusetzen.

Die noch nutzbaren Gebrauchtteile werden mit 350,- € veranschlagt.

Die zu erwartende Belastung beträgt	800,-
Davon abzuziehen gemäß §6(1) Nr.3a Bst. c)	
Metallerlös	300,-
Erlös aus Gebrauchtteilen	<u>350,-</u>
Verbleibender Aufwand je Fahrzeug	<u>150,-</u>

Diese ist ratiertlich aufzubauen bis zum Jahr 2006. Das bedeutet für den Jahresabschluss 2002 kann der Rückstellungsanteil 02 gebildet werden, mithin 30,- € pro Fahrzeug.

Da erwartungsgemäß 300 Fahrzeuge nicht zu entsorgen sind ist dieser Betrag mit 700 zu multiplizieren. Produkt hieraus: 21.000,-

Eine Abzinsung findet diesbezüglich gemäß §6 (1) Nr.3a Bst. d) Satz 2 EStG nicht statt.

Solange sich bei der Anzahl der noch zu entsorgenden Fahrzeuge nichts ändert, kann jedes Jahr eine entsprechende Rückstellung bis 2006 aufgebaut werden (ratiertlich).

Preiserhöhungen bei der Entsorgung sind ggf. jährlich neu zu bewerten.

Auflösung:

Eine Rückstellung ist gemäß § 249(3) Satz 2 HGB erst dann aufzulösen, wenn der Grund für deren Bildung weggefallen ist. Dies spiegelt sich auch in R31c (13) EStR wieder.

Dies bedeutet, bezogen auf den vorliegenden Fall der Rückstellung für die Entsorgungskosten eines Altfahrzeuges, dass die Rückstellung erst im Jahr der tatsächlichen Entsorgung aufgelöst werden darf. Eine vorübergehende freiwillige Auflösung ist nach § 249 (3) S. 2 HGB nicht zulässig.

Für die Auflösung der Rückstellung ist es unerheblich, ob die Rückstellung aus einem In-Verkehr-Bringen vor oder nach dem Stichtag resultierte.

Es ergeben sich drei mögliche Konstellationen:

1. Entsorgungskosten = Rückstellungswert

Bestehen die Entsorgungskosten in der gleichen Höhe wie die Rückstellung, sind sie entsprechend zu verbuchen. Ansonsten ist in diesem Fall nichts weiter zu veranlassen.

2. Entsorgungskosten > Rückstellungswert

Sind die tatsächlichen Entsorgungskosten höher als die nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung gebildete Rückstellung, ist der Differenzbetrag als Aufwand zu verbuchen.

3. Entsorgungskosten < Rückstellungswert

Bleiben dagegen die Entsorgungskosten hinter der gebildeten Rücklage zurück, ist der nicht ausgeschöpfte Betrag gewinnerhöhend zu berücksichtigen.

Bei der Bildung der Rückstellung wurde, wie oben bereits erläutert, davon ausgegangen, dass mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit nicht alle Fahrzeuge zum Zwecke der Entsorgung an den Hersteller / Importeur zurückgehen werden. Aus dieser Tatsache resultiert die Problematik, dass evtl. zu viel oder auch zu wenig Rückstellungen gebildet werden.

Zu Viel würde die Beteiligten wohl nicht weiter stören...Diese Rückstellungen würden über einen längeren Zeitraum erhalten bleiben und wohl erst im Rahmen einer späteren BP oder der Betriebsaufgabe aufzulösen sein.

Zu wenig dagegen führt nicht zu einer zu starken Benachteiligung, da er den Aufwand in diesem Fall lediglich später zeigt.

Gründe

Politische:

Es gibt mehrere politische Gründe für die Einführung der Altautoverordnung, auch neben dem Zwang diese EG-Richtlinie umzusetzen.

Der Hauptgrund wird sein, dass auf diesem Wege ein gewisser Umweltschutzgedanke durchgesetzt werden soll.

Das ist daran zu erkennen, dass in diesem Zusammenhang bestimmte Werkstoffe wie Blei, sechswertiges Chrom und Quecksilber in der Anwendung beschränkt werden sollen; mit dem schlussendlichen Ziel diese Werkstoffe gar nicht mehr zu verwenden. Diese Werkstoffe gelten, trotz Ihres natürlichen Vorkommens, als extrem schwierig in der Entsorgung. Durch die mit beschlossene Recycling-Quote wird diesem Umweltschutzgedanken in besonderer Art und Weise Rechnung getragen.

Ein weiterer Grund wird sein, die zwar geringe aber nichtsdestotrotz vorhandene illegale Entsorgung (Abstellen im Wald o.ä.) für den Letzthalter uninteressant zu machen und dadurch zu verhindern.

Da die Industrie durch die Möglichkeit zur Rückstellung nicht den gesamten Aufwand zu tragen hat und ihn im Zweifelsfall durch höhere Preise an die Kunden weitergeben wird, ist auch hier nicht allzu viel Widerstand zu erwarten.

Einzig der Ausschluss der o.g. Werkstoffe stieß auf Widerstand. Daher wurden in diesem Bereich viele Ausnahmeregelungen getroffen und großzügige Übergangsregelungen beschlossen. (Mein Auto hat immer noch einen Bleiakku als Starterbatterie; und ich denke das geht so ziemlich jedem von Ihnen so.)

Wirtschaftliche:

Wirtschaftlich betrachtet ist jeder Aufwand beim Entstehen erst einmal von Nachteil. Die Fahrzeugindustrie weist insbesondere darauf hin, dass gerade in einem Hochlohnland wie Deutschland dies zu einem Wettbewerbsnachteil gegenüber anderen Ländern führt, insbesondere dadurch, dass die in der EG-Richtlinie mögliche Halterbeteiligung nicht in Deutschland eingeführt wurde; in anderen EU Ländern z.B. Dänemark ist dies üblich. Wie bereits oben erwähnt, bemüht sich die Automobilindustrie bereits durch Anpassung der Fahrzeugkonstruktion die Entsorgung so einfach (→ kostengünstig) wie möglich zu gestalten. Zweck ist, das Recycling so attraktiv zu machen, dass der Autoverwerter einen Profit aus der Nutzung der Altstoffe erwartet und somit dem Letzthalter ein Kaufangebot für sein Altfahrzeug macht (wie bereits erwähnt, war das bis Ende der 90er Jahre üblich). Dadurch würde dieses Fahrzeug nicht mehr über den für die Fahrzeugindustrie teuren Rückgabeweg entsorgt werden. Die Rückstellung bliebe jedoch trotzdem erhalten...

Resümee

Schlussendlich bleibt zu sagen, dass im Schrifttum und bei der betroffenen Industrie die Forderung/These aufgestellt wurde, die Rückstellung bereits mit EU-Beschlussfassung zu bilden. Dies würde auch dem Wesen der Rückstellung, den Aufwand zu zeigen wenn er entsteht, gerechter werden.

Die Bildung der Rückstellung wurde allerdings erst zum Jahresabschluss für das nach dem 26. April 2002 endende Geschäftsjahr zugelassen. Begründet wird dies durch den Gesetzgeber damit, dass die Verpflichtung ohne die direkte Umsetzung in deutsches Recht nicht hinreichend konkretisiert ist.

Dies erscheint mithin zweifelhaft, da es in der Regel für den Gesetzgeber keine Möglichkeit gibt, eine EU-Richtlinie zu ignorieren und somit die Verpflichtung bereits mit Ratifizierung der EU-Richtlinie als Höchstwahrscheinlich anzusehen ist.

Vielmehr scheint bei der verfolgten Rechtsauffassung der Gedanke der Verschiebung bzw. Verhinderung von Steuerausfällen im Vordergrund zu stehen. Dafür spricht auch, dass für die bereits In-Verkehr-Gebrachten Fahrzeuge die Rückstellung ratierlich zu bilden ist. Es passt in die Reihe der in §6 (1) Nr. 3a EStG getroffenen Verschärfungen bei der Bewertung von Rückstellungen.

Allerdings darf auch nicht unerwähnt bleiben, dass durch die bisher eher schlecht zu schätzende Rücklaufquote das Risiko einer zu hohen Rückstellung bestehen bleibt. Bisher ist es anscheinend nicht geplant, konkret Fahrgestellnummern zu registrieren; man kann ja auch nicht sagen, ob ein Fahrzeug bereits Exportiert/Ausgeschlachtet ist oder einfach nur länger fährt als der Durchschnitt. Ein Vergleich zum Dosenpfand, für das immense Rückstellungen gebildet wurden, die bis heute z.T. in den Bilanzen schlummern obwohl die Dosen bereits wo auch immer sind, scheint angebracht.

Insgesamt erscheint es aber so, als sei hier eine ausgewogene Sachlage gewährleistet und alle Interessen ausreichend und rechtlich angemessen berücksichtigt worden.

Dieses Dokument ist nach Vortrag ffa !

Inhaltsverzeichnis

Fahrplan.....	2
Einleitung.....	3
Begriffsdefinitionen:	4
Ansatzmöglichkeiten:.....	6
In-Verkehr-Bringen nach dem Stichtag.....	7
In-Verkehr-Bringen vor dem Stichtag.....	7
Bewertung:.....	8
Auflösung:.....	11
Gründe.....	12
Politische:.....	12
Wirtschaftliche:.....	12
Resümee.....	13